

WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR
 THE WALL STREET JOURNAL

ELIZABETH FINDELL EN LAREDO, TEXAS,
 Y JEANNE WHALEN EN DETROIT.
 The Wall Street Journal

Frente al segundo mandato de Donald Trump: El futuro incierto de dos ciudades fronterizas de EE.UU. que prosperaron gracias al comercio

En el cruce fronterizo más activo del país para el comercio, en Laredo, Texas, las filas de camiones articulados se extienden por kilómetros. Los vehículos, los que transportan mercancías y materiales a través de puentes internacionales entre las fábricas mexicanas y los consumidores estadounidenses, impulsan casi toda la economía en esta ciudad fronteriza sureña de 257 mil habitantes.

A unos 2.250 kilómetros al norte, se produce una dinámica similar en Detroit, en el cruce comercial más transitado de la nación con Canadá, donde las piezas de automóviles que mueven a Motor City viajan de un lado a otro entre las plantas estadounidenses y canadienses.

Laredo y Detroit, situados en las fronteras de los socios comerciales más grandes de EE.UU., están en la primera línea de la economía comercial post covid-19 del país. Es probable que ese orden económico sea alterado por el Presidente electo, Donald Trump, quien ha prometido aplicar aranceles de un 25% a Canadá y México en el primer día que asuma la Presidencia. Esta semana, Trump intensificó la retórica, y sugirió que los altos aranceles impuestos a Canadá obligarían a este país a someterse a la anexión por parte de EE.UU.

Trump, en parte debido a sus propios esfuerzos por rehacer el comercio en su primer período, llega a una economía comercial enormemente

diferente de aquella que dejó en 2021. En los últimos dos años, México se ha convertido en el mayor exportador de mercancías a EE.UU.; los envíos de estas alcanzaron un valor aproximado de US\$ 480 mil millones en 2023. China, que era el principal exportador durante el primer período de Trump, pasó de proporcionar alrededor del 21% de los productos importados del país en 2018 a cerca del 13% ahora.

El aumento de la externalización a lugares más cercanos después del covid-19, junto con otros factores, ha contribuido a transformar Laredo, durante mucho tiempo un importante puerto del sur de Texas, en un peso pesado del comercio mundial. Mientras tanto, Detroit está expandiendo su ya activo comercio automotor con Canadá a medida que surgen nuevas plantas de vehículos eléctricos y baterías a ambos lados del río Detroit.

Cientos de camiones pasan a diario por una sola bodega de cerca de 44.600 metros cuadrados al norte de Laredo. El vidrio y el aluminio van hacia México; las botellas de Modelo y Corona regresan. Las baterías de automóviles y otras piezas automotrices parten al sur; los autos van al norte. En los envíos también van ropa, materiales de construcción, suministros ferroviarios y médicos.

"Hay de todo lo que se le ocurra: pasta de dientes, trapeadores, secadoras, televisores", manifestó Ermilo Richer, dueño de la empresa de logística, almacenaje y aduanas Richer. Richer, quien votó por Trump, dijo que

considera que las amenazas de aranceles de Trump son una especie de táctica de negociación. Y agregó que el mandatario electo es demasiado inteligente como para clavarle un hacha a la economía de Laredo, menos aún a los consumidores de todo el país, quienes verían casi con seguridad un alza de precios como resultado de los aranceles. Sin embargo, él y otras personas que trabajan en el área de comercio están haciendo lo que pueden para prepararse. Están verificando si tienen un flujo de fondos suficiente como para atravesar un período inicial con aranceles, los que probablemente provocarían una caída en la demanda de importaciones. "Un impuesto del 2% es una cosa, uno del 20% es simplemente, mejor dicho eso es difícil de exponer", comentó.

Las mercancías han circulado a través de EE.UU., México y Canadá principalmente libres de aranceles desde que se ratificó la aprobación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Nafta) en 1994, el que fue reemplazado durante el primer período de Trump por un acuerdo similar de EE.UU., México y Canadá.

Los aranceles que impuso Trump en 2018 a las importaciones chinas ayudaron a impulsar el cambio hacia México. Como también lo hizo la pandemia de covid-19, puesto que los cierres de las fábricas asiáticas llevaron a cientos de empresas estadounidenses a trasladar la manufactura más cerca de casa.

Desde entonces, muchas empresas estadounidenses han seguido el ejemplo. BBVA, el principal banco de México, en 2023 creó una unidad destinada a ayudar a las empresas con sede en EE.UU. a trasladar parte de sus operaciones en el extranjero a México. La iniciativa resultó en cerca de 270 nuevos clientes, indicó Victor Rojas, quien dirige la oficina en Houston del banco. Pero muchos han dejado sus planes en espera ante la noticia de los potenciales aranceles.

En 2023, Laredo superó a Los Angeles y Chicago como el puerto más grande del país por valor comercial; pasaron por ahí mercancías por un valor de casi US\$ 320 mil millones. Por el puerto de Detroit pasaron mercancías por un valor de cerca de US\$ 173 mil millones ese año. Se han aprobado al menos cinco puertos terrestres con Canadá o México para una nueva construcción o expansión, entre ellos dos en Laredo, y varios otros están en diversas etapas de construcción, lo que incluye Detroit.

En Laredo, el auge en el comercio que ha acompañado la externalización más cercana se percibe en casi cada esquina,



Es probable que ese orden económico sea alterado por el Presidente electo, Donald Trump, quien ha prometido aplicar aranceles de un 25% a Canadá y México.

donde decenas de miles de camiones llenan las carreteras a diario. Con ellos han llegado nuevos restaurantes y tiendas y se ha ampliado la infraestructura para muchos importadores. Con esas instalaciones han llegado nuevas personas, que trabajan, gastan dinero y compran casas, señaló

David Stedman, coordinador de desarrollo económico local, quien afirmó que ha habido un "efecto multiplicador" proveniente de la externalización más cercana.

"Todas las ciudades en la frontera se han beneficiado con eso, pero ninguna se ha beneficiado más que Laredo", observó.

Alvilda Ligenza y Fernando Hernandez abrieron Borderland Espresso & Gifts hace tres años en medio del auge de Laredo. La tienda, de muros color verde limón y mesas decoradas con boleros de Lotería, ha logrado una gran cantidad de seguidores, de vecinos y camioneros por igual, y el año pasado los lectores del periódico local la eligieron como el mejor café.

A los dueños del local les preocupa que los aranceles los obliguen a subir los precios del café que importan de México; y, por otra parte, podrían perjudicar la economía de Laredo.

"Un negocio como el nuestro es un lujo", dijo Ligenza al referirse al café de especialidad. "Cuando la gente necesita disminuir costos, al parecer siempre somos los primeros en la guillotina".

El Nafta abrió la puerta a la obsesión de los estadounidenses durante todo el año por las paltas. El consumo de palta per cápita es ahora seis veces mayor de lo que era en la década de 1990, y la proporción que se importa ha pasado del 10% al 90%. Más del 80% de las paltas en EE.UU. proviene de México, según el Departamento de Agricultura de EE.UU. Mission Produce, uno de los principales importadores de paltas del país, construyó una instalación de almacenamiento en frío de cerca de 24.600 metros cuadrados a través de la cual pasan casi 500 millones de paltas al año.

Cuando se construyó hace tres años en una franja de tierra al noroeste de Laredo, no había nada cerca, contó Jake Rice, administrador local de la instalación. Ahora forma parte de un extenso parque industrial, rodeado de instalaciones a las que llegan cientos de camiones al día. Tan pesado es el tránsito de camiones que Rice puede tardar una hora y media en recorrer los 16 kilómetros entre su casa y el trabajo. Igualmente ha tenido que ajustar los horarios laborales de los empleados.

A lo largo de la frontera norte de EE.UU., pocos lugares tienen más en juego en una posible batalla comercial que Detroit. La ciudad alberga la industria con más probabilidades de verse afectada por los aranceles —el sector automotor— y un puente de 100 años que es el cruce comercial más transitado del país con Canadá.

El tráfico comercial a través del río Detroit ha sido tan intenso que la construcción de un segundo puente está próxima a terminarse a poco más de 3 kilómetros al sur, y se va a llamar Gordie Howe, por la estrella de hockey canadiense.

En los años que han transcurrido desde el Nafta, los tres grandes fabricantes de automóviles de Detroit —Ford, General Motors y Stellantis— establecieron una compleja red de manufactura a ambos lados de la frontera. Esa tendencia se ha acelerado en los últimos años puesto que Canadá ofrece a los fabricantes de vehículos eléctricos fuertes incentivos para que instalen sus operaciones ahí.

John A. Evans dirige una empresa de logística, Evans Distribution Systems, cerca de la ribera del río, donde las gaviotas revolotean sobre kilómetros de bode-

gas. El negocio familiar principalmente manejaba whisky y cigarrillos canadienses cuando Evans era un niño, pero en estos tiempos las piezas de automóviles dominan las estanterías de su depósito.

A medida que aumenta la producción de vehículos eléctricos, los depósitos de Evans van a procesar componentes de baterías varias veces a medida que cruzan la frontera antes de que se instalen finalmente en los vehículos en Ontario; los que a menudo regresarán a EE.UU. para su venta, indicó Evans. Imponerles a esos productos un arancel del 25% en cada cruce golpeará con fuerza a los fabricantes de automóviles, aseguró.

"Hay gran preocupación por estas empresas automotrices porque ahora han hecho grandes inversiones en baterías —miles y miles de millones de dólares— y más cambios van a ser duros financieramente", manifestó, y agregó que el daño probablemente alcanzará a su negocio.

En el corto plazo, señaló Evans, podría haber algunos beneficios para su negocio si los nuevos aranceles aumentan la demanda de las empresas por almacenaje en zona franca (FTZ), un tipo de almacenamiento con sede en EE.UU. que se ha utilizado antes de que se impongan los aranceles. Por ejemplo, la última vez que Trump aplicó a las mercancías chinas nuevos aranceles, un importador utilizó el espacio FTZ de Evans para seleccionar componentes y descartar cualquier pieza rota antes de pagar aranceles por ellas, explicó Evans. Otros importadores podrían utilizar el espacio FTZ para juntar alimentos y bebidas en bolsas de regalo que tendrían una tasa arancelaria más baja que los artículos individuales solos, agregó.

En la misma calle, en Ideal Group, una empresa familiar de manufactura y construcción que ayuda a construir fábricas automotrices, los altos ejecutivos hicieron una mueca cuando se le preguntó sobre los aranceles a las importaciones durante el primer período de Trump. Los gravámenes provocaron un aumento de los precios del acero, lo que dificultó la planificación de grandes proyectos de construcción y llevarlos a cabo dentro del presupuesto, señaló Jesse Venegas, vicepresidente e hijo del fundador de la compañía.

"A nadie le agrada que los precios suban. Pero no poder predecirlos y la volatilidad que los acompaña, eso es lo que más me preocupa", expresó Venegas.

Desde los ventanales de su oficina, Venegas puede ver el nuevo puente, el que espera que fomente el desarrollo de más depósitos y otras instalaciones en el área después de que se inaugure a fines de este año.

"Creo que mientras valoremos no tener una guerra arancelaria con Canadá, creo que las cosas van a salir bien", comentó.

Algunos trabajadores dicen que recibirían con agrado más aranceles si eso significara traer de vuelta empleos de manufactura a EE.UU. En una parada de camiones en las afueras de Detroit, donde los conductores descansan y cargan combustible antes de partir a Canadá, el mecánico Dean Schwartz aseguró que apoya las amenazas de aranceles de Trump. "Él quiere que todos esos empleos vuelvan aquí", manifestó Schwartz, quien trabajó 26 años como conductor de camiones antes de dedicarse a repararlos. "Es la forma en que debería ser".

Traducido del inglés por "El Mercurio".

